

# 循環経済、EV電池の再利用で

日本総合研究所創発戦略センター  
インキュベーションプロデューサー

梶山 嵩

世界中で資源獲得競争が激化している。電気自動車（EV）の動力源となるEV電池は多くのレアメタルを含むことから資源としての価値も高く、レアメタルのほぼすべてを輸入に頼る日本では、循環経済（サーキュラーエコノミー）を形成して有効利用することが求められる。EV電池のサーキュラーエコノミー市場は2050年には8兆円規模に成長すると見込まれ、新市場の創出にも期待が高まっている。

EV電池はEVの動力源として利用後も定置用蓄電池など別の用途でリユースされ、リサイクルの段階でレアメタルが回収されるなど各プロセスにおいて価値は高い。しかし、国内におけるEV電池のサーキュラーエコノミー形成

は順調に進んでいない。最大の課題は多くの中古EVが海外に流出しているためだ。根底には中古EVの電池の消耗具合が不明瞭であることに對するユーザーの不安感がある。

だが、近年台頭してきたEV電池の残存性能を短時間で評価できる電池診断技術により、中古EVの残存性能を正確に評価し、適正価格での取引を実現できる可能性が高まっている。

ただし、現時点では各社で診断手法や診断結果の算出方法が異なり、ユーザーにとっては分かりづら。様々な電池診断技術の特長を生かしつつ、ユーザーにとっても目的に応じた使い分けが可能となるよう、電池診断技術の利用・運用方針の整備が急務だ。

さらに、中古EVの国内での活用が進むと、多くの中古EV電池がリユース・リサイクルされるため、先んじて資源循環システムを形成することも重要だ。近年、多くの地方自治体や民間企業が関連分野における実証的な取り組みを活発化させているが、事業化に至らずに終わる事例も多い。EV利用・リユース・リサイクルという各プロセスに関わる事業者同士が業種をまたいで連携する必要があるものの、不足する機能やパートナーとのネットワークを築くことの障壁が大きいからだ。

官民が連携して、リユース・リサイクル市場を立ち上げるためのロードマップを共有した上で、資源循環システム形成のための動きを一体的に進める必要がある。